CORPO NACIONAL DE ESCUTAS

Escutismo Católico Português

Escutismo Marítimo

Sistema de Progresso de Flotilha

Etapa de Patrão de Embarcação

Insignia – Distintivo de forma redonda de fundo azul claro, com cabo de ouro a toda a volta do distintivo, e rosa dos ventos ao centro

Nomenclatura

O – Constroi ou monta um modelo de embarcação à vela.
F – Identifica e descreve os principais tipos de ferros;
F – Constroi moldes dos diferentes tipos de costado;
F – Enuncia a nomenclatura geral de uma embarcação típica da tua zona de navegação.

Arte de Marinheiro

O – Faz os seguintes nós e voltas: escota; pescador; catau; voltas redondas, de anete, de cunho, de tomadouro e ribeira; pinha de retenida e anel de três.
F – Falcassa um cabo e realiza uma costura de alça;
F – Faz um trabalho de marinharia para a sede ou embarcação;
F - Repara uma embarcação ou peça de palamenta em fibra de vidro.

Segurança

O – Conhece as habilitações da carta de pricipiante e as condições de navegação a que acede.
F – Enuncia e decreve as bandeiras do código internacional de sinais (CIS), e o significado particular das bandeiras "A", "B", "D", "I", "J", "O", "V" e "W";
F – Apresenta um trabalho à Flotilha sobre os perigos da poluição marítima, nomeadamente a resultante da náutica de recreio;
F – Conhece os sinais sonoros e balões do CIS.

Navegação

O – Organiza uma expedição para a tua Tripulação com duração mínima de 1 dia, traçando os respectivos azimutes numa carta topográfica ou hidrográfica.
F – Anima uma pequena regata de mini-modelos, construidos pelos participantes;
F – Anima um jogo de orientação na tua Flotilha, em canoa ou kayak;
F – Determina uma distâcia numa carta hidrográfica, define milha e nó.

Manobra

O – Manobra uma embarcação com motor até 7,5 cv, para entrar e sair de uma praia, largar e atracar a um cais e acostar a outras embarcações.

F – Governa a embarcação da tua Tripulação numa expedição com a duração aproximada de um dia;
F – Manobra de modo a recolher uma pessoa de dentro de água;
F – Orienta uma acção de instrução de aparelhar uma embarcação.

Vivência da Fé

O – Organiza e coloca em prática com a tua Tripulação durante uma expedição uma representação de uma passagem bíblica.
F – Cria e anima um espaço de oração na Flotilha;
F – Organiza e coloca em prática um presépio vivo na comunidade;
F – Organiza e coloca em prática uma B.A. de Tripulação.

Saúde

O – Sabe actuar em caso de hemorragias externas.
F – Conhece os procedimentos para colocar uma pessoa em P.L.S., explicando os vários procedimentos.
F – Organiza e anima uma manhã desportiva para a Flotilha, com várias modalidades;
F – Organiza para a Flotilha uma acção sobre os maleficios provocados pelo tabaco e pelo álcool.

Vida em Campo

O – Projecta e executa com a tua Tripulação uma jangada ou construção onde sejam utilizados os nós e ligações: botões em esquadria, em cruz, peito de morte e nó de tripé.
F – Confecciona para a tua Tripulação uma refeição, utilizando cozinha selvagem;
F – Anima uma oficina sobre as regras e cuidados a ter no uso e manutenção dos utensílios de campo;
F – Desenha um pequeno croqui hidrográfico, de uma zona explorada pela tua Tripulação.

Associação e Sociedade

O – Elabora e apresenta para a tua Flotilha uma folha informativa da expedição.
F – Elabora o organigrama do Agrupamento e enuncia os Agrupamentos Marítimos existentes;
F – Participa activamente numa actividade de jovens da tua paróquia;
F – Resume para a Flotilha os principais factos históricos da tua localidade.

Arte e Expressão

O – Elabora com criatividade um quadro de nós com pelo menos 10 nós e voltas.
F – Narra para a Flotilha a história da Tripulação com métodos expressivos;
F – Coopera na animação e dinamização de uma oficina de expressão artística;
F – Cria o design de uma embarcação, decora e mantem o canto da tua Tripulação durante um trimestre.

CORPO NACIONAL DE ESCUTAS
Escutismo Católico Português
Escutismo Marítimo
Sistema de Progresso de Flotilha
Etapa Patrão de Embarcação

1ª Prova

Nomenclatura

O – Constroi ou monta um modelo de embarcação à vela

Certamente já viste por diversas vezes miniaturas de embarcações, construidas de forma meticulosa.

É, o que esta prova te propõem, a construção de um modelo de uma embarcação à vela. Um trabalho que requer da tua parte muito empenho, investigação, estabelecer contactos com pessoas que se dedicam à construção de modelos, visitar museus, visitar marinas, etc.

Todo o material que necessitares, deverás requisitar à secção, na ausência dele deves procurar outro tipo de materiais desde que o efeito seja o mesmo, só em última instância é que deves procurar nas lojas da especialidade e fazer um orçamento, a entregar posteriormente à tua chefia. Como sabes trata-se de material caro, deves procurar com engenho e arte outro tipo de materiais.

2º Prova

Arte de Marinheiro

O – Faz os seguintes nós e voltas: escota; pescador; catau; voltas redondas, de anete, de cunho, de tomadouro e ribeira, pinha de retenida e anel de três

Nó de escota – É um dos nós que mais aplicação tem a bordo. Goza da propriedade de não socar quando molhado, razão porque é utilizado para emendar as escotas. Usa-se ainda para emendar cabos de bitolas diferentes ou feitos de materais diferentes. Recorda-te que, nestas condições, o nó direito recorre.

O nó de escota usa-se, ainda, na urdidura de redes de pesca, aplicação que se conhece desde tempos pré-históricos.

Existem três espécies de nó de escota:

a) Singelo vulgar

Dá-se ao chicote de um dos cabos a disposição a disposição indicada na figura. Percorrendo com o chicote *b* do outro cabo o trajecto que a figura seguinte representa, obtém-se o nó de escota singelo vulgar que é, como se disse, um dos nós mais aplicados a bordo.

b) Singelo pronto a disparar

É semelhante ao anterior, tendo, sobre este, a vantagem de se poder desarmar com mais facilidade e rapidez.
A sua execução é igual à do nó singelo vulgar até à saída do chicote *b*, que no primeiro caso sai singelo e agora sai dobrado, pronto a disparar para um dos lados (para a esquerda no caso da figura).

c) Dobrado

Começa-se por dar a um dos cabos a disposição da figura do singelo vulgar.
Com o chicote *b* do outro cabo segue-se o trajecto representado na figura, que mostra já o aspecto final do nó.
O nó de escota fica deste modo reforçado com a volta redonda que *b* dá em torno do cabo de chicote *a*.

Nó de pescador – Usa-se para emendar dois cabos de pequena bitola e pode apresentar duas variantes:

a) Singelo

Dispõem-se os cabos a emendar como indica a figura, dando-se com o chicote de cada um deles uma laçada em torno do outro, por forma a que os referidos chicotes fiquem um para cada lado dos cabos a emendar.
Depois de convenientemente socado, este nó apresenta o aspecto da figura seguinte.

b) Dobrado

Usa-se também para emendar dois cabos de pequena bitola, tendo, sobre o nó singelo, a vantagem de ser mais seguro.
Executa-se da seguinte forma, dispõem-se os cabos como na figura. Com o chicote *a* dão-se duas voltas em torno do outro cabo e no sentido indicado pela seta *S1* da figura.
Procede-se identicamente com o chicote *b,* de modo a que as voltas se sucedam no sentido indicado pela seta *S2.* Socando agora por A e B, obterse-á o nó representado na figura.

Nó de catau – Este nó tem duas aplicações importantes:

1 – Encurtar cabos.
2- Fazer aproveitar cabos que estejam enfraquecidos em qualquer ponto do seu seio.

O Nó de de Catau ou Catau de Espia pode ser de três tipos:

a) Vulgar
b) De Cruz
c) De Encapeladura

Que se executam da seguinte forma:

a) Vulgar

Dispõe-se o cabo como indica a figura, representando *F* a parte enfraquecida do cabo (se for este o caso).
Com os chicotes *a* e *b* dão-se as voltas *V1* e *V2* que se encapelam em *M1* e *M2,* ficando a parte fraca do cabo ligeiramente branda, para que não sofra qualquer

esforço ao portar pelo. Para que *V1* e *V2* não se desencapelem de *M1* e *M2,* usa-se conforme as circunstâncias, um dos três processos seguintes:

1ºprocesso: Abotoa-se *a* para *M1* e *b* para *M2,* como exemplifica, só para um dos lados, a figura.

2º processo: Enfiam-se os chicotes *a* e *b* respectivamente em *M1* e *M2*, como nos mostra a figura.

Este 2º processo só se usa quando os chicotes *a* e *b* estão livres e não são exageradamente compridos.

3º processo: Coloca-se um espiche como indica a figura. È bastante prático e emprega-se sempre que o 2º processo não é viável.

b) De Cruz

Tem, sobre o nó anterior, a vantagem de ser mais simples de executar. Formam-se inicialmente as três voltas da figura, representando *F* , tal como anteriormente, a parte enfraquecida do cabo. Fazendo agora passar os ramos laterais da volta *V2* por dentro das outras voltas (como mostram as setas da figura) e socando convenientemente o nó, obtem-se o indicado na figura.

c) De Encapeladura

Dá-se primeiramente ao cabo, a disposição da figura, ou seja, quatro voltas redondas ligeiramente sobrepostas.

Obrigando agora os ramos *Z* e *V* respectivamente das voltas *V2* e *V3*, a percorrer o trajecto indicado pelas setas da figura, obtem-se o Catau de espia de Encapeladura, representado na figura.

O Catau de espia de encapeladura pode ser obtido a partir da encapeladura de 2.

Voltas redondas – Empregam-se para passar um cabo a um cabeço ou a outras peças que os substituam.

Diz-se que se dá uma Volta Redonda com um cabo, quando um dos seus chicotes executa, em torno dum cabeço ou outro objecto, uma rotação de 360º.

A figura mostra-nos uma série de voltas redondas passando em torno dum cabeço.

Voltas de anete – Emprega-se ao passar uma espia ao anete dum ferro ou ancorote e, de um modo geral, para fazer fixe o chicote dum cabo a um arganéu.

Executa-se dando primeiramente duas voltas redondas, após o que se passa o chicote por dentro dessas voltas. Para completar o trabalho, dão-se sempre um ou mais cotes.

Voltas de cunho – Servem para dar volta num cunho, a um cabo de pequena bitola.

Executam-se dando em torno das extremidades do cunho, voltas idênticas às anteriores.

A figura mostra-nos como devem ser passadas as Voltas de Cunho.

Voltas de tomadouro – Servem para trincafiar cabos usando-se ainda para ferrar macas, velas, toldos, etc..

Têm a vantagem de não recorrer, razão porque são utilizadas quando se pretende uma certa durabilidade para o trabalho.

Executam-se como indica a figura, fixando-se previamente o chicote *b* com, por exemplo, uma volta de fiel.

Voltas da ribeira – De um modo geral, usa-se esta volta para, rápida e temporáriamente, fazer fixe o chicote dum cabo. É também usada para içar qualquer tipo de objectos, quanto mais pesado mais soca.

Pinha de retenida – Executa-se num dos chicotes das retenidas para permitir atirar mais longe um pandeiro, como convém normalmente na faina de atracação dos navios.

A Pinha de Retenida deve ser urdida em torno dum objecto esférico e pesado, a fim de lhe dar a forma e o peso necessários.

Executa-se da seguinte forma:

Com o chicote *a* da retenida dão-se várias Voltas Redondas que devem ficar bem seguras durante a execução do resto do trabalho; o número e diâmetro destas voltas depende do volume pretendido para a pinha.

Continuando a operar com o mesmo chicote, dão-se outras tantas Voltas Redondas no sentido indicado pela seta *S1* da figura, cruzando portanto as primeiras segundo um plano perpendicular a estas e pelo lado de fora. Assim se obtêm a figura

Por último, o chicote *a* vai dar um terceiro grupo de voltas redondas que passarão por dentro das primeiras e por fora das segundas (seta *S2* da figura).

Pinha de anel de três – Usam-se para adorno em paus de atracação, paus de croque, pés de carneiro, etc.... Servindo de remate ainda a alguns embotijos ou mesmo de remate a algumas pinhas.

3ª Prova

Segurança

O – Conhecer as habilitações da carta de principiante e as condições de navegação a que acede.

As embarcações de recreio só podem navegar sob o governo de um titular de carta de navegador de recreio ou de inscritos marítimos, desde que sob o comando de titular de carta de categoria suficiente para essa embarcação.

As cartas de navegador de recreio – principiante - são emitidas a quem preencha as seguintes condições gerais:

- Idade entre os 8 e os 14 anos;
- Escolaridade mínima obrigatória, tendo em conta a sua idade;
- Saberem nadar e remar;
- Terem sido aprovados nos exames;
- Terem a respectiva autorização de quem exerça o poder paternal, qundo forem menores de 18 anos;
- As cartas de navegador de recreio são válidas para todo o território nacional e obrigam os seus titulares ao cumprimento da legislação marítima aplicável, bem como dos regulamentos, normas e editais emanados da entidade com jurisdição na área, pelo que estes devem sempre informar-se nesses locais das respectivas normas de segurança e fundeadouros, bem como de quaisquer limitações existentes.

- A carta de principiante habilita o titular ao comando de embarcações de recreio de comprimento até 5m e com potência instalada não superior a 7,5 c.v. em navegação diurna até à distância de 1 milha da borda de água.
- Qualquer possuidor de uma carta de navegador de recreio pode exercer o governo de embarcações de recreio de categoria superior à que correspondem as suas habilitações, desde que sob o comando de titular de carta de categoria suficiente para o comando dessa embarcação de recreio.

4ª Prova

Navegação

O – Organiza uma expedição para a tua Tripulação com duração mínima de 1 dia, traçando os respectivos azimutes numa carta topográfica ou hidrográfica

Em reunião de Tripulação apresenta a tua expedição que poderá ser marítima ou terrestre.

Consoante a actividade a carta terá de ser hidrográfica ou topográfica.

Carta Topográfica

Para lermos uma carta, devemos começar por ler o seu título, a fim de sabermos qual a região representada. Em seguida orientamo-la colocando a direcção N-S indicada na carta em concordância com alinha N-S da bússola. Se a carta não tiver a indicação N-S, o Norte fica sempre no topo da carta.

Podemos ainda orientar a carta, não conhecendo o Norte, fazendo coincidir dois pontos da carta com dois pontos do terreno que eles representam.

Observamos em seguida a escala para avaliarmos as distâncias entre dois pontos. Além das escalas, convém observar as curva de nível para vermos os declives, e os sinais convencionais para vermos a natureza dos terrenos e todos os seus acidentes.

Escalas

Não podendo nós representar numa carta o terreno no seu tamanho natural, temos que estabelecer uma relação entre a medida do terreno e a sua representação na carta. Esta relação constante, para qualquer distância da mesma carta, chama-se **Escala.**

As Escalas podem ser: numéricas ou gráficas.

Escala Numérica

$$\frac{1}{25000} \quad \frac{\text{unidade de medida na carta}}{\text{nº de unidade da mesma espécie corresp. No terreno}}$$

Exemplo:

1 cm na carta = 25000 cm ou 250 m no terreno

$\frac{1}{M} - \frac{Dc}{Dt}$ M = denominador da escala

$Dc - \frac{Dt}{M}$ Dc = Distância da carta

Dt = Dc x M Dt = distância do terreno

Escala Gráfica

Encontra-se na margem inferior das carta topográficas. Esta zona chama-se **Talão.**

Para determinar uma distância através da escala gráfica, basta tomar num pedaço de papel, arame fino, etc, marcar a distância de que se pretende obter a distância real e compará-la coma escala gráfica.

A linguagem de uma carta é clara, mas é preciso conhece-la.

Uma carta não é mais que a apresentação de uma parte da superfície terrestre efectuada sobre uma superfície plana.

TABELA DE ESCALAS

Tipos mais vulgares de cartas	1 Km no terreno equivale na carta a	1 cm na carta equivale no terreno a
1 : 10 000	10 cm	100 m
1 : 25 000	4 cm	250 m
1 : 50 000	2 cm	500 m

Cota: Curva de nível

Para medirmos as alturas relativas dos diversos pontos do terreno que temos na carta, tomamos um plano de referência, e referimos-lhe todos os pontos acima ou abaixo. Assim, os números que exprimem esta relação, chama-se **Cotas.**

As curvas de nível são linhas imaginárias que no terreno, se supôe reunir todos os pontos de igual cota.

O aspecto das curvas de nível permite avaliar o declive; quanto mais juntas, tanto mais o terreno é inclinado.

Sinais e Cores Convencionais

Atenção

Os detalhes do terreno representados pelos sinais convencionais não apresentam uma dimensão proporcional à forma natural que possuem, visto que isso impediria que fossem convenientemente distinguidos entre si. Muitas vezes, a redução à escala torná-los-ia de dimensões tais, que ficariam práticamente invisíveis.

Atendendo ao que se disse, nada de nos pormos a medir a largura de rios ou estradas pela carta, o que só nos daria resultados errados.

Cores mais utilizadas

Azul: Representação dos detalhes relacionados com a água (rios, ribeiros, lagos...)

Preto: Casas, estradas, caminhos, linhas férreas, muros...

Verde: Vegetação (árvores, jardins, pomares...)

Vermelho: Também para casas, estradas, caminhos...

Sépia (castanho): Relevo (curvas de nível, pontos trigonométricos, cotas...).

Não há necessidade de decorar os sinais convencionais. A própria carta tem uma legenda no rodapé que contém a descrição de todos os sinais e cores convencionais. Naturalmente fixarás os mais utilizados.

Orientação da Carta

Orientar uma carta consiste em colocá-la de forma que as linhas nela definidas fiquem paralelas às suas homólogas do terreno.

Quando na carta não esteja marcada a direcção N-S, esta é representada, por convenção, pelas suas margens superior e inferior.

A orientação da carta pode ser feita por dois processos:

- Pela bússola.
- Pelo terreno.

Orientação da carta pela bússola

1º Coloca-se a bússola sobre a carta, de modo a que as linhas Norte-Sul desta e a do mostrador daquela fiquem paralelas.

2º Roda-se todo o conjunto (a carta e o mostrador da bússola devem manter as mesmas posições relativas), até que a ponta da agulha indicativa do Norte Magnético fique sobre o ponto do mostrador que define o Norte.

3º Não esquecer da introdução da declinação magnética do lugar (indicada normalmente na carta).

4º Nunca esquecer que massas metálicas que por ventura possam encontrar-se próximo do local onde está a ser orientada a carta, podem ter influência na agulha da bússola.

Orientação da carta pelo terreno

1º Escolhem-se dois ou mais pontos do terreno, bem visíveis.

2º Localizam-se os mesmos pontos na carta, bem como aquele em que nos encontramos.

3º Colocam-se em coincidência as linhas definidas pela união dos pontos do terreno com as que lhes correspondam na carta.

Coordenadas

São um sistema de linhas que permite a determinação de pontos na superficíe terrestre.

Estas podem ser:

- Geográficas
- Ortogonais ou rectangulares.

Coordenadas Geográficas

A posição do ponto M fica determinada pela latitude M M' e longitude O M', contadas a partir do ponto O.

Lat.
Norteb

Long.
Oeste

Long.
Este

Lat.
Sul

Coordenadas ortogonais ou rectangulares

Numa carta, a determinação de um ponto faz-se mediante um sistema de coordenadas rectangulares.

Ponto M

Abcissa	**AB**
Ordenada	**BM**
Ponto de origem	***A***

Coordenadas militares (Gauss)

(M) – Merediana – eixo das coordenadas

(P) – Perpendicular – eixo das abcissas.

(PC) – Ponto central

Vèrtice geodésico da Melriça (Abrantes).

(PF) – Ponto fictício.

Com a criação do ponto fictício evita-se o aparecimento de coordenadas com valor negativo.

Dividiu-se o território em quadrqdos de 100 Km e identificaram-se com letras.

Cada um dos quadrados de centenas de quilómetros dividiu-se por sua vez, em quadrados de dezenas de quilómetros, e estes em quadrados quilométricos.

Convencionou-se que as coordenadas militares fossem determinadas por uma letra (que nos dá o valor do meridiano e da perpendicular em centenas de quilómetros), seguida de dois ou quatro algarismos.

Ex.

M = 230 Km M = 237 Km

H 3.8 H 37.86

P =380 Km P = 386 Km

Para definirmos pontos com mais precisão podemos recorrer ás coordenadas métricas, decamétricas e hectométricas.

H 36620.87234 ou seja:

M = 236.620	H 236620.387234	(métricas)
Ponto *A*	H 23662.38723	(decamétricas)
P= 387.234	H 2366.3872	(hectométricas)
	H 236.387	(quilométricas)

Atenção: um ponto só fica perfeitamente determinado se for conhecida além das sua coordenadas, a sua altitude.

Os Nortes

Existem três Nortes, assim conhecidos:

Norte Geográfico – Conhecido também como Norte Verdadeiro. É o extremo Norte sobre o qual a terra gira.

Norte Magnético – Situa-se em terras do Canadá e é alterado um pouco todos os anos. É para ali que apontam as agulhas das bússolas.

Norte Cartográfico – è o indicado nas cartas topográficas, pelas linhas verticais.

Como as cartas são planas e a superficíe da Terra é curva, estas linhas não indicam o Norte Verdadeiro.

Azimute

Azimute de uma direcção é o ângulo que essa direcção faz com o norte e no sentido dos ponteiros do relógio.

Conforme o Norte considerado assim se consideram:

- Azimute Cartográfico ou Rumo;
- Azimute Geográfico;
- Azimute Magnético.

Seguir um azimute não quer dizer que tenhamos de seguir forçosamente uma linha recta do ponto onde nos encontramos para o ponto a atingir. Depois de identificado o ponto de referência, deverá efectuar-se um estudo prévio do terreno antes de se iniciar a caminhada. Por vezes o melhor caminho não é o mais curto, sendo o critério ditado pela experiência.

Em suma, pretende-se minimizar o tempo gasto no percurso e não testar as vossas capacidades "Todo o Terreno".

Como evitar um obstáculo

Usa a bússola para rodear um obstáculo sem perderes o azimute. Desvia-te 90º da tua rota, contando os passos até passares o obstáculo. Gira novamente 90º em direcção ao teu azimute original e anda até passares o obstáculo, gira 90º de novo e conta o mesmo número de passos, para voltar à tua rota. Observa bem o desenho e na primeira ocasião simula a situação.

Cartas Náuticas

Cartas Geográficas

Todas as cartas para uso da navegação marítima, com excepção das cartas que representam as regiões a Norte e a Sul dos 80º de latitude (que abrangem as regiões Polares) são publicadas em **projecção mercator**.

Nas cartas náuticas vêm representados todos os dados úteis para o navegador efectuar uma travessia com toda a segurança – contornos da costa, faróis, bóias, declinação magnética, corrente, bancos de areia, rochas, qualidade dos fundos, dos navios que possa posição dos navios que possam oferecer perigo à navegação, etc.

Carta de Mercator

Para se poder navegar e traçar Rumos planificou-se o Globo Terrestre. No entanto como os Meridianos no hemisfério terrestre convergem para os pólos, ao figurar nas cartas como rectas paralelas entre si, os continentes apareceriam esticados pa ***E*** e ***W*** sendo a deformação tanto maior quanto mais próxima dos pólos.

Mercator demonstrou que se podia representar na carta os desenhos dos continentes correctamente desde que se compensasse o alongamento para ***E*** e ***W,*** com um alongamento para Norte e Sul em cada latitude, mantendo-se assim os verdadeiros contornos dos continentes.

Assim, nas cartas de Mercator os Meridianos, o Equador, os Paralelos e os Rumos são representados por rectas.

Enquanto os Meridianos são igualmente espaçados, os Paralelos aumentam a distância entre si à medida que se afastam do Equador para Norte e Sul.

Nas cartas de Mercator existem duas unidades de medida.

Minuto de Longitude ..... valor constante;
Minuto de Latitude ..... valor crescendo com a latitude.

Latitude Média

Como se pode depreender pelo capítulo anterior, na Carta de Mercator a escala varia em fun~ção da Latitude (em função da Secante da Latitude), assim as distâncias têm que ser medidas na escala das **Latitudes** e nunca das Longitudes, devendo essas distâncias ser medidas na **Latitude Média.**

Escolha das Cartas

1º Antes de uma viagem há que primeiramente escolher as cartas da região por onde se vai navegar.
Existem publicações para o efeito sendo a Portuguesa o **Catálogo das Cartas e Planos Portugueses.** Publicação do Instituto Hidrográfico.

2º As cartas variam nas escalas, entre 1/1.000.000 e 1/50.000 que abrangem desde as cartas Oceânicas até aos Planos de Portos.

3º As Cartas podem dividir-se em:
a – Cartas gerais;
b – Cartas de roteamento;
c – Cartas de navegação costeira ou aproximação;
d – Planos de portos, baías, etc.

Derrotas

Ortodrómica

É a distância mais curta que une dois pontos no hemisfério terrestre ou o arco de círculo máximo que une esses dois pontos na superfície terrestre.

Loxodrómica

É a distância mais curta entre dois pontos na Carta de Mercator.

Determinação do Rumo

Na **Carta de Mercator** o Rumo é representado por um segmento de recta que faz com os Meridianos ângulos iguais.

Determinação das Distâncias

Como foi referido, as distâncias têm que ser medidas nas **escalas das latitudes** devendo a mesma ser medida na Latitude média. E nunca em troços superiores a 100 milhas.

Agulha Magnética

Ou simplesmente bùssola marìtima, é essencialmente constituida por um feixe de barras magnéticas na face de barras magnético na face inferior de um disco denominado.

A **Rosa dos Ventos** assenta na ponta de uma haste vertical para que a sua orientação seja independente das direcções que a embarcação das direcções que a embarcacar seja independente das orientaçõs que a embarcação tomar.

Tudo isto trabalha no interior de uma caixa cilíndrica de latão – **morteiro** – que dispõe de uma **suspensão cardan** a fim de se manter sempre na horizontal independente do balanço da embarcação.

Na parte interna do **Morteiro** encontra-se um traço vertical **Linha de Fé** que indica rigorosamente a direcção da proa da embarcação.

O morteiro e a suspensão cardan alojasm-ase no interior e na parte superior de uma coluna de madeira – **Bitácula.**

Rosa dos Ventos

O nome de **Rosa dos Ventos** vem dos tempos antigos em que os navegadores antes de conhecerem a agulha magnética tomavam como referência a direcção dos ventos conhecidos. Assim, as primeiras Rosas dos Ventos estavam somente graduadas com as direcções dos ventos.

Presentemente as Rosas dos Ventos estão graduadas de 0 a 360º coincidindo o 0 com o Norte da Agulha.

Tipos de Agulha

As agulhas podem ser secas ou líquidas e devem ser sensíveis acusando qualquer mudança no Rumo da embarcação.

No entanto também devem ser estáveis indicando firmemente a proa, mesmo com balanços.

As agulhas secas usadas antigamente eram muito sensíveis, mas pouco estáveis.

As agulhas líquidas são mais estáveis e menos sensíveis.

Proas e Rumos

Proa

A proa conta no sentido dos ponteiros do relógio de 0º (que é o norte), a 360º (que corresponde outra vez ao norte).

Quando a embarcação gira para um dos bordos, o que gira com a embarcação é a **Bitácula e não a Rosa dos Ventos,** que fica apontada a norte.

Rumos

É o ângulo entre o Meridiano Verdadeiro e o caminho seguido pela embarcação em relação ao fundo do mar.

Navegação em Rios e Canais

A navegação destas águas obriga ao conhecimento da **balizagem e marcas em terra**, assim como os diversos enfiamentos.

Necessita de um estudo prévio das respectivas cartas, e o conhecimento dos avisos e restrições que possa haver.

Balizas

Todas as bóias que encontramos nas entradas dos portos, canais e a marcar as subidas de um rio, assim como as marcas fixas em terra para ajuda à navegação, chamam-se **balizas**.

Podem ser luminosas e/ou cegas.

As caracteristicas das luminosas podem ser conhecidas na lista dos farois.

Em 1980, foi aprovado um novo sistema de balizagem, conhecido por **Sistema de Balizagem IALA.**

Estudo da Viagem

Qualquer viagem requer um estudo por parte do navegador, que terá que escolher a melhor derrota, estudar as zonas em que vai navegar, os portos onde vai entrar ou aqueles que poderão servir para uma arribada, em caso de avaria ou mau tempo que possa colocar em perigo a embarcação ou seus tripulantes.

Estudar a meteorologia a fim de poder ter uma noção do tempo que poderá vir a estar durante a viagem, etc..

Escolha das Cartas

A escolha das cartas de roteamento, cartas de aproximação e planos dos portos, para traçar os rumos e entrar ou arribar em caso de avaria, devem ser escolhidas antes de começares a viagem. Devem ser colocadas por ordem em relação á derrota que vais seguir.

Deve-se também ter em atenção que para marcação de objectos em terra e determinação de distâncias, quanto maior fôr a escala da carta mais precisão obterás.

Derrota

Quando se escolhe uma derrota deve-se ter em atenção que as águas por onde vamos navegar estejam sem perigos. Ao resguardo a dar aos bancos de areia, navios afundados, rochas, etc..

Portos

É muito importante os portos, marinas ou praias que se escolha para entrar.

Ter em atenção:

1- Balizagem e enfiamentos;
2- Hora das marés em relação às horas de chegada;
3- Correntes;
4- Situação da marina dentro do porto ou rio;
5- Situação da Praia dentro do rio ou costa;
6- Situação dos fundeadouros e natureza do fundo.

Segurança

1- Assinalar com um lápis vermelho nas cartas que vamos usar, os perigos que vamos encontrar na nossa derrota;

2- Saber quais as marinas e portos com abastecimento de combustível, rebocador, rádiotelefone, socorros, etc.;

3- Ter sempre uma relação dos portos e marinas que têm possibilidade de consulta médica por rádio.

4- Nunca entrar em portos de noite sem o plano do Porto.

5ª Prova

Manobra

O – Manobra uma embarcação com motor até 7.5 c.v., para entrar e sair de uma praia, largar e atracar a um cais e acostar a outros

A saída de uma embarcação para o mar, ainda que seja e porque é uma embarcação a motor é necessário que tudo esteja operacional para que se evitem acidentes ou precalços.

O plano de saída deve ser bem defenido, de modo a que o dirigente em terra saiba o que está a acontecer, e no caso de acidente ou demora no regresso quais as medidas a tomar.

A preparação do bote, do motor, das pagaias, dos coletes, a verificação da gasolina, e o preenchimento do plano de saída são essenciais para que a actividade decorra dentro do máximo de segurança possível.

A preparação do bote

Verificar que o bote (no caso de pneumático) não tem os flutuadores vazios, se for caso disso é necessário observar as válvulas de enchimento, podem estar mal montadas e consequentemente a vazar, algum furo, poderá também apresentar algum rasgão no fundo, facilitando assim a entrada excessiva de água. No caso de ser semi-rijo, alguma fractura no casco de fibra, ou o esvaziamento dos flutuadores nas junções entre a tela de neoprene e o casco.

Nos flutuadores, verificar os cabos de segurança, no painel de popa, os olhais e o fiel do motor se está devidamente montado.

Verifica a palamenta (pagaias, bartedouro, coletes de salvação, cabo de reboque, ferro de fundear).

Motor

Verifica se o depósito de gasolina está cheio, acontence muitas vezes dentro de água subitamente o motor parar, não é nada agradável. A gasolina é sem chumbo 95 octanas, e a mistura está na relação de 50litros de gasolina para 1litro de óleo (o óleo é para motores fora de bordo). Tem especial cuidado a montar a mangueira do depósito para o motor, basta ficar encavalitada para que comece a verter gasolina, é um sério risco, pode provocar um incêndio a bordo, poluir a água do mar, e despejar o depósito.

O motor, antes de entrar em esforço deve aquecer (trabalhar ao ralenti cerca de 5 a 10 minutos), para que não danifiques a sua mecânica.

Verifica, se o fiel está passado como deve de ser do olhal do painel de popa, ao motor, é bom que esteja, porque muitas vezes os motores por se encontrarem mal ajustados ao painel de popa, saltam para dentro de água.

Entrar e sair de uma praia

Coloca o bote na areia com a proa virada ao mar, os tripulantes devem estar colocados nos seus devidos lugares e saberem em concreto qual a sua acção. O patrão de embarcação, dá a voz de partir para a água (depois de ter o cuidado de observar as ondas, contá-las para saber quando se dá a acalmia, de 4 em 4 de 7 em 7 ondas, ver zonas de remoínhos, rochas), a água está pelos joelhos e o Patrão dá a voz de subir a bordo, os tripulantes de imediato pulam para dentro do bote, agarrando nas pagaias e à voz do Patrão começam a pagaiar vigorosamente para sairem da zona de rebentação e chegarem a um local onde o motor possa ser arriado sem perigo. Os tripulantes mantêm as pagaias na água até o Patrão colocar o motor a funcionar, só depois é que recolhem as pagaias.

A saída da água é de todo idêntica à entrada, só que em sentido inverso.

O Patrão dá a voz de preparar pagaias, o motor pára, as pagaias começam a manobrar com grande rapidez, de forma a chegar o mais rápidamente à praia, fugindo às ondas, à

rebentação (o Patrão tem de observar as ondas, rochas, remoínhos, a praia, para melhor escolher o local de saída).

Largar e atracar a um cais

Largar

Antes de largarmos deveremos verificar a direcção do vento e da corrente e assim planearmos a largada.

1º Preparar no cais os cabos de amarração de forma a que se fique só passados pelos cabeços e prontos a largar sem que sejamos obrigados a dispensar tripulantes para soltar amarras no cais;

2º 10 minutos antes de iniciarmos a manobra, colocar o motor em marcha para que possa aquecer e ficar pronto a largar;

3º Largar sempre primeiro cabos de amarração de sotavento ou de jusante deixando sempre para o fim o cabo de proa (Boça) e o respectivo spring;

4º Largar por fim a boça e engrenar o motor à vante auxiliando a largada com o spring que irá ajudar, a afastar a proa do cais;

5º Não esquecer que a manobra será toda efectuada com o abatimento provocado pelo vento ou corrente, só se engatando o motor a vante quando a proa estiver apontada para fora.

Atracar

A regra base na manobra de atracar é fazê-lo sempre aproado ao vento ou à corrente.

Nas manobras de atracar deveremos sempre contar com o auxílio da corrente (abatimento) servindo o meio propulsor (velas ou motor) apenas para imprimir movimento para deixar que o abatimento lateral provocado pelo vento ou corrente atraque a embarcação.

1º Ao largo e antes da aproximação do cais, deveremos identificar na tua carta ou no guia náutico o tipo de fundo, zona de atracação, profundidade e altura da água (tabela de marés);

2º Durante a aproximação colocar as defensas e cabos de amarração do no bordo indicado (BB ou EB) conforme a direcção do vento ou corrente e depois decidimos se a manobra será efectuada aproados a um ou a outro;

3º Após passarmos os springs colocamos um ou dois tripulantes no lado de fora do varandim (na amura) com os cabos de amarração na mão e prontos a descer para o caís;

4º Pouco antes de atingirmos o cais colocamos o motor em ponto morto e deixamos que o vento ou a corrente aproxime a embarcação do cais. A aproximação deve ser feita sempre feita contando com a corrente ou o vento e não a força das máquinas;

5º Logo que seja possivel damos a amura ao cais e os tripulantes descem (não saltam) para o cais indo em seguida passar os cabos de amarração de proa e ré pelos cabeços ou cunhos do cais devendo os mesmos (chicotes) regressar e serem fixos definitivamente a bordo, ficando deste modo prontos a largar a qualquer momento sem ser necessário sair da embarcação;

6º Depois de amarrados de proa e popa ao cais, passamos então sprigs de forma a travarmos e a colocar a embarcação na posição correcta para que as defensas se mantenham fixas protegendo o costado.

Atracar e largar de uma embarcação

Atracar

1º Verificar a força do vento e direcção e optar por aproar aquele que se apresentar mais forte;

2º Preparar cabos de amarração;

3º Com velocidade moderada fazemos a aproximação à outra embarcação, lentamente encostamos o costado, é passado o cabo de amarração e o motor passa para ponto morto, o cabo é amarrado à proa e popa.

Largar

1º É solto o cabo à popa, afastando-se a embarcação, coloca-se o motor a trabalhar, é solto o cabo à proa, engrena-se a marcha a ré e afastamo-nos da outra embarcação.

6ª Prova

Vivência da Fé

O – Organiza e coloca em prática com a tua Tripulação durante uma expedição uma representação de uma passagem bíblica

Quando ensinava as pessoas a respeito de Deus, Jesus contava-lhes muitas histórias com um significado especial, conhecidas como parábolas. O dicionário indica como significado uma narração alegórica de doutrina moral. Não está mal, mas não é tudo. Com parábolas quis o Senhor ensinar que para possuir o seu Reino é preciso estar disposto a abandonar tudo.

Um dia quis contar àqueles que se juntavam em seu redor que deviam ouvir cuidadosamente as suas palavras e conservá-las nos seus pensamentos.

As histórias que Ele contou eram acerca de...

... Um homem tinha três criados...

... A semente de mostarda...

... O semeador...

... A ovelha tresmalhada e a sua procura...

... O filho pródigo, pecador arrependido...

... O bom samaritano e a Boa-Acção...

... Os trabalhadores da vinha...

... O mercador de pérolas...

... A moeda perdida...

...O Rei a quem o servo devia dinheiro...

Estas são algumas das parábolas mais conhecidas.

Decerto que existem outras.

A escolha é tua porém, deverás apresentá-la aos membros da tua Tripulação e assim recolheres as suas opiniões.

Jesus queria que cada vez um maior número de pessoas pusessem Deus à frente de tudo nas suas vidas, para estarem prontos a servir e a obedecer a Deus em todas as alturas. Só desta maneira Deus podia fazer do mundo um sítio melhor. O Reino de Deus não é restrito a um só lugar: é constituído por pessoas de todos os lados, que deixam que Deus governe as suas vidas.

Para fazer com que as pessoas fixassem isso, contava-lhes pequenas histórias de uma maneira simples.

A base deste trabalho é colectivo; assenta num trabalho de pequeno grupo. Imaginamos que nunca mais o irás esquecer, da parábola que vão dramatizar; o episódio deve ser ao gosto dos membros da Tripulação, **pois todos vão ser chamados a participar.**

7ª Prova
Saúde
O – Sabe actuar em caso de hemorragia externa

Hemorragias Externas sem Gravidade

Muitas feridas são relativamente vulgares e sangram pouco. Apesar de o sangue poder sair em toalha de todas as partes da ferida, depressa parará por si. Um pequeno penso adesivo é normalmente quanto basta. Só precisas de recorrer à assistência médica se houver um sério risco de infecção.

Sintomas e Sinais

- Dor no sítio da ferida;
- Fluxo constante de sangue misturado.

Objectivo

- Limpar a ferida e aplica-lhe um penso, o mais depressa possível, para prevenir a infecção.

Socorro

1. Sempre que possível, lava as mãos antes de mexeres numa ferida. Provisoriamente, protege-a com uma compressa esterilizada. Com cuidado, limpa a pele à volta da ferida com água e sabão.
2. Depois, se a ferida estiver suja, lava-a com água corrente e sabão. Limpa-a cuidadosamente do centro para a periferia, usando cada compressa uma só vez e tendo o cuidado de não destruir qualquer coágulo de sangue. Seca-a com pequenos toques suaves.
3. Se a hemorragia persistir, aplica a compressão directa.
4. Numa ferida pequena, coloca um penso adesivo.
5. Susspende a parte lesionada; se suspeitares de fractura, deves imobilizar primeiro.
6. Se tiveres dúvidas acerca da lesão, procura assistência médica.

Se a ferida for mais extensa ou mais profunda, aplica um penso esterelizado sem medicamentos ou uma gaze e uma compressa limpa e fixa-a firme com uma ligadura. Não tentes qualquer lavagem e manda a vítima a um centro clínico ou a uma urgência hospitalar.

Hemorragias Externas Graves

Ocorrem com muita frequência depois duma incisão profunda ou laceração na pele. É uma situação dramática e pode desviar a tua atenção das prioridades de socorro. Não te esqueças que, se a vítima não ventilar, tens de começar imediatamente a ventilação artificial; se a vítima estiver inconsciente, mantem a via aérea desobstruída e só depois deves socorrer a hemorragia. Caso não se verifique nenhuma destas situações, coloca a vítima na posição que for mais conveniente para controlar a hemorragia.

Uma hemorragia grave deve ser parada o mais depressa possível. Nalguns casos, chegarás à conclusão de que só é possível reduzi-la e não propriamente estancar, o fluxo sanguíneo, mas isto pode ser o suficiente para salvar a vida do sinistrado. Actua pela ordem a seguir indicada em **socorro**. Aplica primeiro uma compressão directa sobre a ferida e, só se

não for possível fazê-lo ou não resultar e suspeitares de hemorragia arterial, deves aplicar a compressão indirecta. Por último, coloca a vítima numa posição que te permita controlar o fluxo sanguíneo. Lava as mãos com água e sabão depois de prestado o primeiro socorro.

Sintomas e Sinais

- Hemorragia externa grave evidente.
- Sintomas e sinais de choque:

  A vítima queixa-se de sede.
  A visão pode ficar turvada e a vítima sente zumbidos nos ouvidos, tonturas e pode desmaiar. A face e os lábios tornam-se pálidos.
  Pele fria e húmida.
  A pulsação acelera-se mas enfraquece.
  A vítima fica desassossegada e faladora.
  A ventilação torna-se menos profunda, por vezes acompanhada de bocejos e suspiros (falta de ar).
  Possível inconsciência.

Objectivo

Estancar a hemorragia o mais depressa possível. Limpar e pôr um penso na ferida para reduzir a perda de sangue e evitar a infecção. Providenciar o transporte urgente para o hospital.

Socorro

1. Expõem a ferida e verifica se tem corpos estranhos ou existe alguma fractura associada. Excluídos estes casos, aplica a compressão directa para estancar a hemorragia, exercendo a pressão com os dedos ou a palma da mão. Sempre que possível, em vez de aplicar a mão ou os dedos directamente sobre a ferida, usa uma compressa de gaze. Se a ferida estiver a babar, junta os bordos para tornar a compressão mais eficaz.
2. Deita a vítima. Se a ferida for num dos membros e não suspeitares de fractura, levanta o membro e segura-o. Se suspeitares de fractura, procedes de acordo com o seu tratamento.
3. Aplica um penso esterilizado mas sem medicamentos, certificando-se de que cobres uma superfície maior que a da ferida. Comprima-a e segura-a com uma ligadura ou gravata. Aperta o suficiente para estancar a hemorragia, mas não ao ponto de cortar a circulação. Imobiliza a área lesionada.

Se não pispores de um penso próprio, coloca uma compressa de gaze sobre a ferida, cobre-a com um bocado de algodão hidrófilo e aplica com firmeza uma ligadura. Podes improvisar um penso com qualquer tecido apropriado ou lenço de bolso limpos.

4. Se a hemorragia continuar, aplica mais pensos ou compressas e e ata fortemente com uma ligadura, nunca deves retirar os pensos e compressas que estão em cima da ferida.

Se a ferida for num dos membros e a compressão directa e elevação se revelarem ineficazes, aplica a compressão manual indirecta sobre a artéria principal que irriga o membro.

Não apliques a compressão manual indirecta nem garrote por mais de quinze minutos.

5. Para atenuar o choque, actua em conformidade com o estado de choque.
6. Manda transportar imediatamente a vítima para o hospital.

Nota

Recomenda-se o uso de garrote, técnica ensinada em cursos de primeiros socorros, apenas nos casos em que o número de situações de socorro essencial excede o número disponível de socorristas.

Amputações

Avanços recentes da cirurgia tornaram possível a reimplantação de membros e dedos amputados. As hipóteses de êxito são tanto maiores quanto mais depressa a vítima e a parte amputada forem levadas para o hospital. Coloca sempre a porção amputada num recipiente apropriado para proteger e, se possível, este dentro de outro recipiente com gelo. Avisa imediatamente o pessoal de serviço de urgência da ocorrência para que o hospital possa preparar uma equipa cirúrgica especializada.

Objectivo

Estancar a hemorragia e levar a vítima e o segmento amputado para o hospital, o mais depressa possível.

Socorro

1. Estanca a hemorragia utilizando a compressão manual, directa ou indirecta, conforme a parte amputada do membro. Tem o maior cuidado para não danificar o coto.
2. Coloca a parte amputada num saco de plástico limpo para não se contaminar nem secar. Se possível, introduz o saco num recipiente com gelo. Contudo, o saco deve ser embrulhado num material adequado para que a porção amputada não fique em contacto com o gelo.

Nota

Escreve legivelmente no invólucro o nome da vítima e a hora a que se deu a amputação, com quatro algarismos e zeros traçados.

3. Manda a vítima de imediato para o hospital.

Corpos Estranhos

Remove com cuidado quaisquer corpos estranhos pequenos da superfície duma ferida, se saírem facilmente com uma esponja ou água fria. Se a vítima tiver um corpo estranho grande encravado na pele, nunca tentes retirá-lo, pois ele pode estar a fechar a ferida e a estancar a hemorragia. Além disso, os tecidos circundantes podem ficar mais danificados se tentares tirá-lo.

Socorro

1. Para estancar a hemorragia, aplica a compressão manual directa, apertando os bordos da ferida ao longo do corpo estranho, se, a vitima não sentir dores maiores. Em caso de dúvida sobre a forma do corpo estranho invisível ou se a dor aumentar, aplica a compressão manual indirecta.
2. Cuidadosamente, coloca um pedaço de gaze sobre e/ou à volta do corpo estranho, sem fazeres pressão.
3. Coloca as rodilhas ou sogras necessárias à volta da ferida. Se possível, devem ficar com altura suficiente para evitar a pressão sobre o objecto. Segura o penso com uma ligadura.

Se não for possível fazer rodilhas com altura suficiente, deixa o corpo estranho saliente. Fixa com uma ligadura em diagonal. Certifica-te de que a ligadura não passa por cima do corpo estranho.

4. Eleva a parte lesionada e imobiliza-a o mais possível.
5. Transporta imediatamente para o hospital, fazendo uma suspensão do membro superior.

Se persistir hemorragia grave, deita a vítima e eleva a parte lesionada. Se continuar ainda, usa a compressão manual indirecta.

Se a vítima estiver empalada num gradeamento ou outro tipo de ferro pontiagudo, não tentes tirá-la; alivia-a apenas do peso dos membros e do tronco. Chama imediatamente uma ambulância e solicita também a assistência dos bombeiros porque podem ser necessárias ferramentas especiais.

8ª Prova

Vida em Campo

O – Projecta e executa com a tua Tripulação uma jangada ou construção onde sejam utilizados os nós e ligações: botões em esquadria, em cruz, peito de morte e nó de tripé.

A construção de jangadas é certamente uma das idéias mais sonhadas de se concretizar, parece que chegou a altura para a realizares.

Começa com o esboço do que pretendes, depois procura os materiais e finalmente a sua construção.

A jangada pode ser quadrada, redonda, rectangular, oval, a arca de Noé, uma nave espacial, etc., o que tu quiseres. Mas é importante uma boa base para a estabilização da jangada, se estiver frouxa ela desfaz-se, convém ser firme para aguentar o movimento da água e possíveis toques nas rochas e nas margens.

Podes utilizar câmaras de ar, ou bidons para a flutuação, colocar um mastro para uma vela e até mesmo um leme para o seu governo, ou então uma casa e fazes a navegação à vara, etc., etc., depende muito da tua imaginação sê criativo.

É necessário também a aplicação de diversos nós e botões, que a seguir te demonstro:

Botão em Esquadria

O botão serve para a união de dois troncos perpendiculares. A única diferença reside nas voltas empregues num e noutro.

Botão Redondo

Tal como demonstra a figura este nó é constítuido por duas partes, a primeira é iniciada por uma volta de fiel seguida de voltas redondas, a segunda parte é constuída pelas voltas de esgano onde termina com uma volta de fiel.

Botão em Cruz

O botão é iniciado por uma volta da ribeira para o cabo não ficar laço, onde logo se seguem voltas redondas nas duas diagonais. Este nó serve para unir dois troncos perpendiculares.

Nó de Tripé

É um nó fácil de executar e de grande utilidade pois tal como o nome indica serve para fazer um tripé, são aqui mostradas duas maneiras de fazer o nó.

9ª Prova

Associação e Sociedade

O – Elabora e apresenta para a tua Flotilha uma folha informativa da expedição.

Uma folha informativa é como um mini-jornal, reduzido à sua expressão mais simples. Mas lá diz o ditado popular, "devagar se vai longe". O que é preciso é começar. Aqui deixamos alguns apontamentos que desejamos sejam úteis para arrancares para mais esta prova.

Se não gostares da primeira folha, faz a segunda, a terceira... até considerares que te satisfaz, pela qualidade apresentada.

Embora a possas fazer em papel branco – A4 – chamado papel de máquina (formato vulgarmente utilizado em circulares, cartas de firmas, papel timbrado do Agrupamento, etc.), recomendamos que faças a tua folha informativa no formato – A5 -, isto é, a tua folha – A4 - dobrada ao meio.

Assim, terás quatro pequenas folhas para preencher.

4 (verso)	1 (frente)

2 (miolo)	3 (miolo)

A primeira folha deve conter ao cimo o título da folha:

Exemplos: A Tenda, A Mochila, A Vara, A Bandeirola, O Totem. O Nó, etc. etc.

Enquadrando o título escolhido deves juntar um desenho alusivo (logotipo).

Um pouco abaixo podes colocar entre dois traços paralelos: Autoria de....., Nº....., data___/___/___, Tripulação.....etc..

Com um sub-título destacado começa o primeiro artigo, normalmente o mais importante, como se fosse o editorial.

As restantes páginas devem conter títulos, textos e imagens (desenhos).

Tudo pode ser escrito à máquina ou em computador. Depois com a ajuda da tesoura, x-acto, e fita gomada (invisível), maquetizas as folhas (os dois lados) com muito bom gosto.

Resta por fim fotocopiares, dobrar e distribuir pela tua chefia, membros do Conselho de Timoneiros e restantes elementos da Flotilha.

Há firmas que possuem máquinas que imprimem logo frente e verso. Faz só a uma cor pois é mais económico. O número de tiragem depende do efectivo total da Unidade. Não te esqueças também os membros da chefia do teu Agrupamento que vão gostar de receber a tua folha.

Se gostares deste género de trabalho e revelares interesse, quem sabe senão poderás colaborar na folha informativa do Agrupamento ou da Paróquia.

Para o seu conteúdo podemos sugerir: uma pequena entrevista (3 ou 4 perguntas); narrar alguma peripécia engraçada ocorrida na última "Expedição"; anedotas ilustradas; comentários sobre algum acontecimento importante; recordares alguma data já marcada para actividades; um conto ou uma história; outros...

Se a folha for feita com máquina de escrever, os títulos devem ser feitos usando um escantilhão ou com letra aderente (set). O computador já te permite usar mais que um tamanho e modelo de letras.

A última recomendação: lê o texto várias vezes, para evitar erros de ortografia. Constrói bem as frases para fazerem sentido. Evita usar calão ou termos de gíria vulgares.

Dá por isso dignidade ao trabalho, mas sem perderes o sentido de humor, próprio da tua idade.

10ª Prova

Arte e Expressão

O – Elabora com criatividade um quadro de nós com pelo menos 10 nós e voltas.

Começa por inventariar os nós e amarrações que já aprendeste. Que foram os nós lais de guia, direito, correr, azelha, oito, escota, pescador, catau, tripé; as voltas fiel, redondas, anete, cunho, tomadouro, ribeira; pinhas anel de três, retenida; botões esquadria, cruz e peito de morte.

Se tiveres oportunidade, visita museus onde esteja exposto obras de arte de marinheiro, para veres quadros de nós e outros trabalhos para tirares ideias, tenta contactares artesãos de marinha, junto das delegações marítimas, capitanias, etc. e mesmo solicitares uma visita ao teu agrupamento de um Pescador, de um Mestre da Marinha de Guerra Portuguesa, ou da Marinha Mercante, com certeza que será um grande momento de arte, aprenderes (tu e toda a tua secção) como se faz nós na perfeição.

Depois de executares os nós que escolheste e de lhes dares um acabamento perfeito, hà que preparar a prancha que os irá receber. Poderás cobri-la com tecido (serapilheira, veludo, etc.), com cartas de navegação, ou então envernizas, pintas a madeira.

Hà diversas formas de identificar os nós, com letras autocolantes, sobre papel de cor também autocolante, nos paus de gelado, enfim existe uma grande infinidade de ideias, tenta que a tua seja a mais original.

Poderás também colocar outros objectos no quadro, dentro do tema, para um maior embelezamento.

No final ou faz a moldura, de uma forma simples mas que seja atraente.

No teu canto ou na sala da tua secção, expõe o quadro para todos o apreciarem.